organischen Gesetzes vom 15. August 1887), in den Gewerbeschiedsgerichten (geschaffen auf Grund des organischen Gesetzes vom 30. Juli 1889) und in den landwirthschaftlichen Vereinen (entstanden in Gemäßheit eines königlichen Erlasses vom 29. Oktober 1889). Allein ich habe bereits mit den vorstehenden Ausführungen die Grenzen überschritten, welche ich mir für diesen Artikel gesteckt hatte. Ich schließe deshalb, indem ich das aufsteigende politische Jahr grüße, das uns bedeutungsreiche Vorgänge verspricht: den Zusammenschluß der katholischen und liberalen konservativen Elemente; das allmälige Verschwinden der Mittelparteien; die langsame, aber stetige und sichere Entwicklung der belgischen Arbeiterpartei, die allen Arten der menschlichen Bethätigung, allen Aeußerungen des menschlichen Lebens ihre verständnißinnige Aufmerksamkeit zuwendet. Vermittels der verschiedenen Sonderorganismen, aus denen sich die Partei als Ganzes aufbaut, vermittels der verschiedenartigen Bestrebungen, die sie trägt, unterstützt und fördert, wird sie den verschiedenen Seiten des menschlichen Wesens gerecht, und diese ihre Vielseitigkeit, ihre Allseitigkeit ist es, welche ihr den endgiltigen Sieg sichert.

Der Weltmarkt und die Agrarkrisis.

Von **Parvus**.

(Fortsetzung.)

4. Städte und Eisenbahnen.

Während die Eisenbahnen in ihrem ganzen Wesen ihren modernen Ursprung zur Schau tragen, haben die Städte eine Jahrhunderte lange Geschichte hinter sich. Dennoch haben die Städte nunmehr einen ausgeprägt kapitalistischen Charakter und unterscheiden sich wesentlich von den Städten der vorangehenden Gesellschaftsformen. Nicht nur darauf kommt es an, daß, wie Professor K. Bücher in seiner interessanten Schrift über die inneren Wanderungen es mit Recht hervorgehoben hat, die modernen Städte viel mehr differenzirt sind. Das Interessanteste ist der Typus der kapitalistischen Großstadt. Das ist die Großstadt, die Hunderttausende auf Hunderttausende von Einwohnern häuft, alle erdenklichen Berufsarten in sich vereinigt, eine Unzahl neuer Berufsarten schafft, die ausgedehntesten wirthschaftlichen Verbindungen weit über die Grenzen des Inlandes hinaus eingeht, als selbständige wirthschaftliche Organisation innerhalb der Weltproduktion erscheint, ihre eigenartige Stadtwirthschaft, ihre eigenartige Finanzpolitik treibt, unausgesetzt, schrankenlos sich ausdehnen zu können scheint, nur im Grad des Wachsthums, nicht im Wachsthum selbst durch die allgemeine wirthschaftliche Lage beeinflußt, dabei aber der Grundlage der gesellschaftlichen Existenz, der Erzeugung von Nahrungsmitteln, entbehrt, im Gegentheil durch die stete Aufsaugung der landwirthschaftlichen Bevölkerung die Klasse der Produzenten dieser Lebensmittel im Lande selbst relativ vermindert.

Diese kapitalistische Großstadt, eine der wichtigsten und wunderlichsten Erscheinungen der kapitalistischen Produktion, ist bis jetzt so gut wie unerforscht geblieben. Man weiß wissenschaftlich mehr über die deutschen Städte des Mittelalters, als über die deutschen Städte der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. Und doch verfügt man dort nur über abgerissene Fetzen von Material, während hier ein fast kaum mehr zu bewältigendes statistisches und deskriptives Material unter den Händen liegt.

Nur Eins bildet den Unterschied: um die kapitalistische Städteentwicklung zu begreifen, muß man die kapitalistische Produktion begreifen, — für das Alter-

thum braucht man freilich diese Kenntniß nicht. Auch genügt es hier nicht, im Staub der Archive noch so viele Aktenstöße zu durchwühlen, und es ist kein todter Körper, der auf den wissenschaftlichen Sezirtisch gelegt werden kann, — sondern in das Gewühl der Wirklichkeit muß hineingegriffen und an dem stets wandelbaren Leben selbst muß erkannt werden, was dieses Leben ist.

Man verzeihe uns diese Abschweifung. Es ist die Klage eines Publizisten, der, um praktische Fragen zu lösen, sich genöthigt sieht, Forschungsgebiete zu streifen, die von Rechtswegen von Anderen so weit wissenschaftlich präparirt werden dürften, daß der Politiker nur noch nach den allgemeinen Ergebnissen zu greifen brauchte. Unsere Charakteristik des industriellen Marktes hätte eine empfindliche Lücke, würden wir die Rolle der Städte und Eisenbahnen bei der Schilderung des *inneren* Marktes unberücksichtigt lassen. Und nur in diesem Zusammenhang sollen sie behandelt werden.

Wir beginnen mit den Eisenbahnen. Es mag befremden, daß wir sie hauptsächlich vom Standpunkte des inländischen Verkehrs betrachten. Allein ihre ausgesprochene Aufgabe ist thatsächlich die: im Inlande den Verkehr der Städte untereinander und zwischen den Städten und der Landbevölkerung zu vermitteln. Für den Personenverkehr braucht dies nicht erst besonders nachgewiesen zu werden. Ueber den Güterverkehr geben folgende Nachweise Aufklärung.

Von dem gesammten Güterverkehr der Eisenbahnen Deutschlands, das waren 162 Millionen Tonnen im Jahre 1891, entfielen auf den *Inlandsverkehr* 137 Millionen Tonnen. Von diesem Inlandsverkehr der *Eisenbahnen* ist freilich noch die Zufuhr nach den Häfen, um über die See nach fremden Ländern ausgeführt zu werden, sowie die überseeische Einfuhr abzurechnen. Es erreicht aber der gesammte Verkehr der deutschen Eisenbahnen mit den Häfen nicht 20 Millionen Tonnen (1894 circa 18 Millionen).

In den 137 Millionen Tonnen des Inlandverkehrs der Eisenbahnen bildeten folgende drei Gruppen von Gebrauchsgegenständen die Hauptbestandtheile:

	Millionen Tonnen	
1. Heizungsmittel . . .	63,1	(darunter 51,6 Millionen Steinkohlen)
2. Baumaterial	20,3	(darunter 12,3 Mill. Bau- und Pflastersteine)
3. Getreide und Kartoffeln	6,4	
Zusammen	89,8	Millionen Tonnen.

Es handelt sich bei diesen Waarengruppen zweifellos in erster Linie um den städtischen Bedarf. Aber auch von dem übrigen Verkehr an Nahrungsmitteln und an industriellen Rohstoffen wird wohl der Löwenantheil den Städten zufallen.

Dieses Verhältniß ist in einem Lande wie Deutschland doch sehr begreiflich. Die Landbevölkerung ist hier das gedrückte, hungernde Bauernthum, das elend haust, sich schlecht kleidet, seine Bedürfnisse überhaupt auf ein Minimum beschränkt. Aber es hat auch noch eine andere Erklärung.

Man hat stets den *billigen* Eisenbahntransport gepriesen. Man dachte dabei stets an den *Massentransport*. Dieser Massentransport ist aber erst durch die Eisenbahnen geschaffen. Ohne ihn wäre der Eisenbahntransport aus leicht erkenntlichen Gründen sehr kostspielig. Der Massenversandt fordert aber große Handelszentren. So strömt alles nach den Städten und von den Städten. Es wachsen die Städte und der städtische Bedarf. Es wächst die städtische Industrie und es wächst der Eisenbahnverkehr.

Die Städte erzeugen Eisenbahnen, und die Eisenbahnen erzeugen Städte. Selbstverständlich haben wir es weder auf der einen noch auf der anderen Seite mit der *einzigen* Entstehungsursache zu thun. Aber man schleife die Städte

zum Boden, und die Eisenbahnen sind ruinirt (selbstverständlich ist die Rede nur von kapitalistischen Zusammenhängen), — man beseitige die Eisenbahnen, und die Städte können nicht mehr bestehen.

Für Berlin gewährt folgende Tabelle einen Einblick in den Zusammenhang:

Im Zeitraum	Länge der neu dem Betrieb übergebenen Eisenbahnlinien, mit denen Berlin in Verbindung trat	Durchschnittl. Wanderungszuwachs pro 1000 der mittleren Bevölkerung
1841 bis 1850	941 Kilometer	18,1
1851 = 1860	137 =	9,6
1861 = 1870	684 =	32,8
1871 = 1880	987 =	22,4

Nicht immer freilich bedingt die Verbindung einer Stadt mit einer Eisenbahn einen Bevölkerungszufluß nach dieser Stadt. Eine vor Jahren in den Monatsheften zur Statistik des Deutschen Reichs veröffentlichte, allerdings sehr lückenhafte Untersuchung zeigt sogar für kleinere Städte eine Verminderung des relativen Zuwachses, selbst eine Einbuße durch Auswanderung unmittelbar nach der Eröffnung der Eisenbahn.* Hier vollzog sich, vermittelt durch die Eisenbahn, der Rückgang des Wachsthums der kleineren Städte zu Gunsten der Konzentration der Bevölkerung in den Großstädten. Die neueren österreichischen Arbeiten über Bevölkerungsstatistik haben diesen Prozeß der Zurückdrängung der Kleinstädte durch die großen Städte in einem noch grelleren Lichte gezeigt.

Die Eisenbahnen begünstigen nicht die Entwicklung der Städte überhaupt, sondern vor allem die Entwicklung der Großstädte. Je mehr das der Fall, desto mehr konzentrirt sich der Waarenverkehr nach den Großstädten, in denen schließlich das Schwergewicht der gesammten inländischen Produktion liegt. Die Eisenbahnen erscheinen als ein feinmaschiges Netz von Saugarmen, mittels deren die Großstädte Menschen und Waaren aus dem ganzen Lande nach sich zusammenziehen. Dann aber hängt die Entwicklung der Produktion mit der Entwicklung der Großstädte eng zusammen.

Was sind aber diese Großstädte? Wie existiren sie? Um auf diese Fragen Antwort zu geben, müssen wir zunächst einen Blick werfen in die städtische Berufsstatistik.

Die amtliche Bearbeitung der Berufszählung von 1882 giebt eine besondere Statistik der Großstädte (Städte mit über 100000 Einwohnern). Darnach betrug der Prozentsatz der Erwerbsthätigen:

Berufsabtheilung	In den 15 Großstädten	Im Reich
A. Land- und Forstwirthschaft	1,1	40,4
B. Industrie, inkl. Bergbau und Bauwesen	43,2	31,5
C. Handel und Verkehr, inkl. Gastwirthschaft	20,4	7,8
D. Häusliche Dienstleistungen**	15,7	8,3
E. Staats-, Gemeindedienst ꝛc. und freie Berufsarten***	10,3	5,0
F. Selbständige ohne Beruf†	9,5	6,6

* Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reichs, 1884, V, S. 9.

** In der Hauptsache Dienstboten. Die amtliche Statistik zählt sonderbarerweise die Dienstboten nicht zu den „Erwerbsthätigen", wohl aber — das Militär. Wir haben dieses insofern korrigirt, als wir die Dienstboten zu den Erwerbsthätigen gerechnet haben. Darum stimmen unsere Prozentsätze nicht ganz mit den amtlichen überein. Im Uebrigen handelt es sich für uns nicht blos um die Erwerbsthätigen, sondern um die Erwerbsfähigen.

*** Darunter das stehende Heer.

† In den Großstädten wie im Reich hauptsächlich Rentiers.

Man sieht, der Mangel an landwirthschaftlicher Produktion in den Städten wird *nicht* durch die Industrie ersetzt. Die deutschen Großstädte sind keine Fabrikstädte, schon eher wären sie als Handelsstädte zu bezeichnen, da Rubrik C hier relativ fast dreimal so stark vertreten ist, als im Reich (auch wenn man die Gastwirthschaft abrechnet, so bleibt das Verhältniß gleich). Allein für sich reicht die Handelsthätigkeit bei Weitem nicht aus, um die deutschen Großstädte wirthschaftlich zu charakterisiren.

Folgender allgemeine Unterschied springt in die Augen: Während im Reiche 72 Prozent der Erwerbsthätigen in Landwirthschaft und Industrie, also mit der Produktion von *Gebrauchsgegenständen* beschäftigt sind, sind es in den Großstädten blos 43 Prozent.* Mag nun die Thätigkeit der anderen Erwerbenden gesellschaftlich noch so nützlich sein, sie basirt darauf, daß ihnen die Gebrauchsgegenstände von Anderen produzirt werden. Sie treten wirthschaftlich als Konsumenten auf und nicht als Produzenten. Insofern diese 57 Prozent der Erwerbsthätigen der großstädtischen Bevölkerung in Betracht kommen, wird also der Waarenverkehr der Großstädte mit dem Lande ein *einseitiger* sein: *Empfang* von Waaren, ohne Zurückgabe von Waaren.

Bietet nun die produktive Thätigkeit der übrigen 43 Prozent genügend Ersatz für diese Einseitigkeit? Das wollen wir jetzt prüfen.

Die Gesammtzahl der *industriellen* Erwerbsthätigen der Großstädte betrug 744 534. Darunter giebt es aber eine große Anzahl von Berufsarten, die ihrem ganzen Wesen nach ausschließlich dem Bedarf dieser Großstädte selbst dienen. Da ist das Baugewerbe mit seinen Hilfsgewerben, dann Thätigkeiten, die durch die Existenz jeder Großstadt bedingt sind — die Stadtwirthschaft: Gasanstalten, Wasserversorgung 2c., dann Berufe, die sich der Befriedigung des unmittelbaren Lebensbedarfs widmen, wie Bäckerei, Metzgerei 2c., hierher gehören auch die Apotheker, schließlich Produktionsarten, deren Bethätigung räumlich von den Käufern des Produkts meistens unzertrennbar ist, wie die Photographie. Diese Berufsarten kommen selbstverständlich für den Waarenexport der Großstädte nach dem Lande nicht oder nur sehr wenig in Betracht. Rechnet man die in ihnen Thätigen zusammen, so erhält man die große Zahl von 239 176 Personen, das sind 13,7 Prozent der Erwerbsthätigen. Es zählen also für den Waarenverkehr nach Außen nur noch 29,5 Prozent der Erwerbsthätigen mit.

Aber auch diese 30 Prozent produziren keineswegs hauptsächlich für auswärts. Im Gegentheil, es giebt darunter Gewerbsarten, die nicht einmal dem großstädtischen Bedarf selbst genügen. Um einen weiteren Vergleich zu ermöglichen, haben wir deshalb berechnet, wieviel Einwohner durchschnittlich in den Großstädten und im Reich auf jeden der in den einzelnen Industriegruppen Erwerbsthätigen entfallen.

Industriegruppen	Zahl der Einwohner auf einen Erwerbsfähigen in den 15 Großstädten	im Reich
Bergbau, Hütten 2c.	490	103
Industrie der Steine und Erden	281	136
Textilindustrie	101	53
Eisenverarbeitung	97	99
Nahrungs- und Genußmittel	46	68
Bekleidung und Reinigung	15	34

* Selbst jede *einzelne* deutsche Großstadt für sich zeigte 1882 ungefähr das gleiche Verhältniß. So betrug der respektive Prozentsatz: in Berlin 50,8, Hamburg 40,8, Breslau 41,5, München 40,4, Dresden 41, Leipzig 41,4, Köln 41, Königsberg 30,8, Frankfurt a. M. 35,7, Hannover 45, Stuttgart 42,5, Bremen 44, Danzig 36,7, Straßburg 40,3, Nürnberg 51,9.

Industriegruppen	Zahl der Einwohner auf einen Erwerbsfähigen in den 15 Großstädten	im Reich
Metallverarbeitung (außer Eisen)	177	632
Maschinen, Werkzeuge 2c.	53	158
Chemische Industrie	186	511
Papier und Leder	78	206
Holz- und Schnitzstoffe	51	86
Polygraphische Gewerbe	108	650
Künstlerische Gewerbe	512	1892

Je geringer die Zahl der Einwohner, die auf einen Erwerbsthätigen entfällt, desto stärker ist die betreffende Industriegruppe vertreten. Unsere Tabelle zeigt, daß in den Großstädten der Bergbau, die Industrie der Steine und Erden, die Textilindustrie verhältnißmäßig schwächer als im Reich überhaupt vertreten sind, folglich ist hier eher eine Waarenzufuhr als eine Waarenausfuhr zu erwarten. Für Berlin läßt sich das auch thatsächlich aus der Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen nachweisen.

Die Eisenverarbeitung ist gleichmäßig vertheilt. Die Industrie der Nahrungsmittel und Genußmittel ist zwar in den Großstädten zahlreicher, aber das ist wohl bedingt durch den größeren Waarenbedarf der Großstädte an diesen Produkten. Schon nicht mehr in demselben Maße gilt das für die Industrie der Bekleidung und Reinigung.* Dann erst folgen die auf den Versandt berechneten Industriezweige der Großstädte.

Die großstädtischen Exportindustrien beschäftigen zusammen 251000 Personen, das sind 14,4 Prozent der Gesammtzahl der Erwerbsthätigen. Es ist demnach sehr hoch gerechnet, wenn wir annehmen, daß von der Gesammtzahl der Erwerbsthätigen der Großstädte 10 Prozent damit beschäftigt sind, Waaren für den Umtausch der vom Lande empfangenen Gebrauchsgegenstände zu produziren.

Das gesammte wirthschaftliche Bild der deutschen Großstädte stellt sich nunmehr so dar:

56 Prozent der Erwerbsthätigen produziren nichts,
34 Prozent produziren Industriewaaren für diese 56 Prozent und für sich,
10 Prozent liefern Waaren, um landwirthschaftliche Produkte und die noch mangelnden Industrieerzeugnisse vom Lande einzutauschen.

Im Lande selbst aber braucht man von je 100 Erwerbsthätigen 40 allein um den Bedarf an landwirthschaftlichen Produkten zu decken. Wozu also die Arbeit von vier Zehntel der Erwerbsthätigen nothwendig ist und noch darüber hinaus, das soll mit dem Arbeitsprodukt eines Zehntels der Erwerbsthätigen der Großstädte eingetauscht werden. Offenbar ist das als Massenerscheinung undenkbar. Dann aber müssen die Großstädte mehr Waaren vom Lande beziehen, als an das Land abgeben, und die Differenz mit Geld bezahlen.

Wir besitzen keine Werthstatistik des inländischen Waarenverkehrs. Nach dem Vorausgeschickten dient aber auch die Gewichtsstatistik als ausreichende Illustration. So hat 1894 Berlin im Eisenbahnverkehr 4,4 Millionen Tonnen Güter empfangen und nur 800000 Tonnen versendet; Breslau hat 2,5 Millionen Tonnen empfangen und 500000 Tonnen abgeschickt.

Das wirft wieder ein Streiflicht auf die Rolle der Eisenbahnen: sie dienen nicht blos als Vermittler eines gegenseitigen Verkehrs, sondern als Zufuhrmittel an die Städte.

* Für einzelne Großstädte, wie Berlin, ist die Konfektion eine bedeutende Exportindustrie.

Woher nehmen aber die Großstädte das Geld, um den fehlenden Waarenbedarf einzukaufen? Das zeigt uns wiederum ihre Berufsgliederung.

Zunächst bringt der unverhältnißmäßig stark vertretene Handel einen Theil des außerhalb der Städte erzeugten Mehrwerths in Geldform in die Städte hinein. Im Handel ist auch der durch die Banken vermittelte Kreditverkehr in dem Maße enthalten, als er für die betreffenden Anstalten einen Profit abwirft. Die zweite Geldquelle sind die Beamtengehälter, die in Gestalt von Steuern erhoben werden. Die dritte Quelle ist der Tribut, den sich die Rentiers für ihr Kapital zahlen lassen. Diese Geldeinnahmen erscheinen aber nur insofern als vermehrte Kaufkraft der Städte gegenüber dem Lande, als sie nicht einer Vertheilung der in den Städten produzirten Mehrwerthe entspringen, sondern den Städten von außerhalb, oder, solange man beim inländischen Verkehr bleibt, vom Lande zufließen. So ist es das vom Lande bezogene Geld, mit dem die Großstädte ihren überschüssigen Waarenbedarf vom Lande einkaufen.

Nach der sächsischen Einkommensstatistik bestehen 14 Prozent des städtischen Einkommens aus Renten, in den Dörfern nur 9 Prozent. Aber diese Zahlen zeigen das wirkliche Verhältniß noch nicht an. Denn die sächsische Statistik führt auch in den Städten das Einkommen aus Grundbesitz als besondere Einkommensquelle an, dieses ist aber in den Städten ein abgeleitetes Einkommen, das als Miethzins von den übrigen Einkommensarten abgezogen wird, und zwar am wenigsten vom Renteneinkommen. Vermindert man um diesen Betrag das Gesammteinkommen, so wächst selbstverständlich der Prozentsatz des Renteneinkommens. Das Renteneinkommen zerfällt aber seinerseits in zwei große Gruppen: Staatsschulden und Hypotheken. Beide dienen dazu, das gesammte Land den Großstädten tributpflichtig zu machen.

So erscheinen die Großstädte als Sammelbecken der Konsumtion und des Geldes. Der Mehrwerth fließt hier zusammen, um zum Theil als Revenue verzehrt, zum Theil vermittelst der Kreditinstitute der Produktion wiedergegeben zu werden. Und darum ist hier auch der Sitz der Börse.

Mittelst der Börse aber werden Verbindungen eingegangen, die viel weiter hinausreichen, als das inländische Eisenbahnnetz. Nunmehr gelangt Mehrwerth aus den entferntesten Ländern nach der Großstadt, wird hier verhandelt, hier in Revenue und Kapital gespalten, um zwei verschiedene Zirkulationen zu beginnen. Die Großstadt wirft die nationalen Eierschalen ab und wird zum Knotenpunkt des Weltmarktes. Als Geschäftsführerin des kosmopolitischen Kapitals erscheint sie nun dem Inland gegenüber. Keine nationalen Schranken der Produktion mehr: auf einen Druck des Telegraphenknopfes erscheinen Geld, Produktionsmittel, Rohstoffe, Arbeiter aus den entferntesten Ländern. Und wie die Produktion zur Weltproduktion, so wird die Großstadt zur Weltstadt.

Es kann aber nicht jede Stadt zum Zentralpunkt des Weltmarkts werden, und auf dem Wege zu dieser höchsten Verklärung des Waarenverkehrs und der Kapitalakkumulation werden verschiedene Entwicklungsphasen und Entwicklungsformen durchgemacht.

Im Allgemeinen lassen sich drei Erscheinungsformen der kapitalistischen Städte unterscheiden, die aber auch als ebensoviele Entwicklungsformen der einen Stadt auftreten können.

I. Die Handels- und Gewerbestadt, die fremdländische Waaren und Produkte der heimischen Gewerbethätigkeit der Landbevölkerung vermittelt. Ihre Voraussetzung ist eine große Ausfuhr von landwirthschaftlichen Produkten. Ihr reinster Typus ist in Amerika zu studiren.

II. Die Fabrikstadt, die meistens einen bestimmten Industriezweig in sich konzentrirt. Sie setzt meistens einen kolonialen Absatz voraus. Jedenfalls erfordert sie diesen, um mehr zu sein, als eine vereinzelte Erscheinung. Diese Art hat sich am vollendetsten in England entwickelt.

III. Die Großstadt als Konsumtions- und Geldakkumulationszentrum. Die kapitalistische Entwicklung Deutschlands, dem weder eine alles beherrschende landwirthschaftliche Ausfuhr, noch ein koloniales Absatzgebiet zu Gebote stand, bildete diese Städteform relativ früh aus. War diese Entwicklung auch begünstigt durch die spezifischen Eigenschaften des preußisch-deutschen Beamten- und Garnisonstaats, so dient sie ihm andererseits zur Stütze.

Die deutschen Großstädte üben eine ungemein revolutionäre Wirkung auf die deutsche Landwirthschaft. Durch die kapitalistischen Verbindungen, die sie mit ihr eingehen, zerstören sie ihre Naturalwirthschaft. Sie bilden das erste Absatzgebiet für die an die Landwirthschaft anknüpfenden Industriezweige. Sie liefern aber auch das Kapital, um diese Industriezweige zu entwickeln. Schließlich verknüpfen sie mittelst des Waarenverkehrs und mittelst des Kreditverkehrs das Schicksal der Landwirthschaft aufs Engste mit ihrem eigenen Schicksal. Die Zeiten sind vorbei, wo die Landwirthschaft die wirthschaftliche Grundlage des Staats bildete. Die Städte können jetzt auch ohne einheimische Landwirthschaft existiren. Aber ohne Städte keine Landwirthschaft. Man kann nicht aus der Entwicklung der Landwirthschaft die Entwicklung der Städte ableiten, wohl aber begreift man die Entwicklung der Landwirthschaft nicht mehr, wenn man nicht die Entwicklung der Städte in Betracht zieht.

Mit der Charakteristik der Städte und Eisenbahnen schließen wir vorläufig die Betrachtung der industriellen Verhältnisse, um uns der Landwirthschaft zuzuwenden.

5. Agrarische Widersprüche.

Die landwirthschaftlichen Verhältnisse bieten in diesem Moment eine Menge einander widersprechenden Erscheinungen. Wir wollen auf einige dieser Widersprüche kurz hinweisen, bevor wir eine positive Darlegung der landwirthschaftlichen Entwicklung geben.

1. Man klagt über den Druck, den die ausländische Getreidekonkurrenz auf dem Markt ausübt. Als solche Konkurrenten kamen bis auf die letzte Zeit vor allem in Betracht: Rußland und die Vereinigten Staaten. Thatsächlich war auch ihre Konkurrenz so stark, daß sie aller Zollschranken spottete. Und doch haben wir soeben gesehen, wie Rußland sich in eine Hungersnoth hineinwirthschaftete. Und die Vereinigten Staaten, der mächtigste Konkurrent in der Weizenzufuhr, haben ihre Weizenanbaufläche in den letzten 15 Jahren, trotzdem die Bevölkerung dieses Landes um 25 Prozent gewachsen und der relative Produktionsertrag gleich geblieben ist, nicht ausgedehnt, im Gegentheil, sie ist in den letzten Jahren zurückgegangen.

2. Die Weltmarktsproduktion an Brotfrüchten, sowie im Besonderen die Produktion Europas und der für den europäischen Markt in Betracht kommenden Länder zusammengenommen zeigt seit Jahren in absoluten Zahlen keine Steigerung, sie geht vielmehr im Verhältniß zur Bevölkerung zurück, auch sind die Produktionskosten weder in den Vereinigten Staaten, noch in Europa gesunken (seit 1885 sind auch die Frachtsätze in den Vereinigten Staaten gleich geblieben), und dennoch sinken die Getreidepreise.

3. Nimmt man größere Perioden, so zeigt sich für Deutschland, daß, obwohl die Getreidepreise sinken, der Getreidekonsum zurückgeht.

4. Obwohl die Getreidepreise sinken und der Konsum pro Kopf der Bevölkerung zurückgeht, steigt in Deutschland der inländische Getreideverkehr.

Diese agrarischen Widersprüche lösen sich von selbst, wenn man die landwirthschaftliche Entwicklung in Zusammenhang bringt mit der allgemeinen kapitalistischen Produktionsentwicklung. Der landwirthschaftliche Waarenverkehr für sich, ohne Zusammenhang mit der Industrie und mit der kapitalistischen Weltproduktion überhaupt, ist ebensowenig zu begreifen, wie die Blutzirkulation ohne Kenntniß der Herzthätigkeit und des Athmungsprozesses. (Fortsetzung folgt.)

Die Verstaatlichung des Aerzteberufs.

Von Dr. Siegfried Rosenfeld.

Unter diesem Titel veröffentlicht Dr. W. Ellenbogen einen Artikel in Nr. 5 der „Neuen Zeit". Da die in dem genannten Aufsatze behandelte Angelegenheit einen Programmpunkt bildet, so ist deren allseitige Beleuchtung wohl gerechtfertigt. Es möge mir, der ich einen anderen Standpunkt als Ellenbogen einnehme, daher gestattet sein, dessen Behauptungen auf ihre Stichhaltigkeit zu prüfen.

Ellenbogen meint: „Meine Ueberzeugung ist demnach, daß die Verstaatlichung des Aerzteberufs ein anstrebenswerthes Ziel ist, daß jedoch die gegenwärtige kapitalistische Gesellschaft nicht im Stande ist, sie zweckentsprechend durchzuführen." Das Wörtchen „vollkommen" vor zweckentsprechend eingeschaltet, und wir haben einen Satz vor uns, den jeder Sozialist als selbstverständlich betrachtet. Es ist eine geläufige Meinung, daß selbst die bestgemeinten Reformen bei der gegenwärtigen Gesellschaftsordnung nicht das gewünschte Resultat in idealer Weise geben. Hätte Ellenbogen blos das sagen wollen, kein Widerspruch hätte sich geregt; aber es wäre auch unnöthig gewesen, diese ohnehin anerkannte Thatsache nochmals zu erörtern. Man kann aber auch noch einen Schritt weiter gehen und sagen, daß alle Reformen nicht blos durch den passiven Widerstand der gegenwärtigen Gesellschaftsordnung abgeschwächt werden, sondern auch, daß diese bemüht ist, jene ganz von ihrer Richtung abzulenken, ja sogar in das Gegentheil des Zweckes zu drängen.

Ich möchte diesbezüglich nur an den Achtstundentag erinnern, in Bezug auf welchen manche Genossen gar sehr im Zweifel sind, ob er, gegenwärtig durchgeführt, den Arbeitern auch von Nutzen wäre, da wahrscheinlich die Fabrikanten bestrebt sein würden, die Arbeitskraft um so intensiver anzuspannen; daher erwarten Viele von der Einführung des Achtstundentages ein starkes Anwachsen der Nervenkrankheiten. Trotz dieser Befürchtung wird es aber Keinem beifallen, sich gegen die Einführung des Achtstundentages auszusprechen, in gutem Glauben, daß es gelingen werde, die schädlichen Praktiken der Arbeitgeber wettzumachen. Auch bei einer eventuellen Verstaatlichung des Aerzteberufs ist zu befürchten, daß die herrschenden Klassen die ihnen unangenehmen Seiten derselben umgehen oder beseitigen werden. Nichtsdestoweniger wird die Verstaatlichung der Ausübung der Heilkunde angestrebt, weil man von ihr Beseitigung grober Mißstände erwartet und einer mißbräuchlichen Anwendung seitens der herrschenden Klassen begegnen zu können glaubt.

Ellenbogen aber meint, daß gegenwärtig eine Verstaatlichung keinen ihrer erstrebten Zwecke erreichen würde. Als solcher ist in erster Linie die Hebung der sozialen Lage der Aerzte gemeint. Von Niemand wird es geleugnet, daß die Verstaatlichung Geld kosten würde und daß der Staat wohl für Kanonen, aber nicht für Aerzte solches leicht zur Verfügung stelle. Die Kosten der Verstaatlichung dürften aber stets viel zu hoch veranschlagt werden. Im Jahre 1890 gab es in Oesterreich 7487 Doktoren der Medizin und Wundärzte. Ein durchschnittliches Einkommen von 2500 Gulden (4200 Mark erhält ein Redakteur des „Vorwärts") ergäbe für die Aerzte eine jährliche Ausgabe von $18^3/_4$ Millionen Gulden, eine keineswegs enorm zu nennende Summe, die allerdings von Jahr zu Jahr sich vergrößern würde und